



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 248]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जुलाई 11, 2019/ आषाढ़ 20, 1941

No. 248]

NEW DELHI, THURSDAY, JULY 11, 2019/ASHADHA 20, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 25 जून 2019

सं. टीएएमपी/75/2018-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, 100 टन क्षमता वाली हार्बर मोबाइल क्रेन के लिए प्रशुल्क में संशोधन करने के लिए पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएएमपी/75/2018-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम :

(i). श्री टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य(आर्थिक)

आदेश

(जून 2019 के 14वें दिन पारित)

यह मामला, 100 टन क्षमता वाली हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के प्रशुल्क में संशोधन हेतु पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. पारादीप पत्तन न्यास द्वारा दायर किए गए प्रस्ताव के आधार पर प्राधिकरण ने अपने दिनांक 28 नवम्बर, 2014 के आदेश सं. टीएएमपी/30/2014-पीपीटी के द्वारा किसी विशेष सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना, पीपीटी पर एचएमसी के प्रयोग के लिए सामान्य अनुप्रयोग हेतु प्रासमिक सीमा शुल्क निर्धारित किया गया था। यह आदेश 05 जनवरी 2015 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था और आदेश अधिसूचित होने की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद अर्थात् 04 फरवरी 2015 को प्रभावी हुआ था और तीन वर्ष की अवधि के लिए अर्थात् 3 फरवरी 2018 तक वैध था।

2.2. इसके बाद, पीपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर और दरमानों में दरों की अनुपलब्धता से बचने के लिए, इस प्राधिकरण ने 100 टन क्षमता वाली एचएमसी के लिए प्रशुल्क की वैधता को दिनांक 19 मार्च, 2018 के आदेश और दिनांक 03 अक्टूबर, 2018 के आदेश द्वारा दो बार बढ़ाया गया है। दिनांक 19 मार्च, 2018 के आदेश द्वारा वैधता को 03 अगस्त, 2018 तक बढ़ाया गया था और दिनांक 03 अक्टूबर, 2018 के आदेश द्वारा वैधता को 03 फरवरी, 2019 तक बढ़ा दिया गया था। वैधता का विस्तार करते समय, पीपीटी को 100 टन क्षमता वाले एचएमसी के लिए प्रशुल्क में संशोधन के लिए एक संशोधित प्रस्ताव दायर करने की सलाह भी दी गई थी।

3.1. **इस पृष्ठभूमि में, पीपीटी ने अपने पत्र संख्या ईएम/डब्ल्यूएस/टेक/04/(पीटी-1)/2018/2645 दिनांक 13 नवंबर 2018 के तहत निजी प्रचालकों द्वारा 100 टन क्षमता वाले एचएमसी ऑपरेट करने के लिए प्रशुल्क में संशोधन करने के लिए अपना प्रस्ताव दायर किया है। पीपीटी द्वारा दिनांक 13 नवम्बर, 2018 के अपने प्रस्ताव में किए गए उल्लेख निम्नानुसार हैं-**

(i). **लागत विवरण तैयार करते समय, निम्नलिखित मुद्दों पर विचार किया गया है:**

- (क). एक एचएमसी (02 ग्रेब के साथ) की पूंजीगत लागत पर 01 वर्ष के लिए 10 प्रतिशत की दर से अवमूल्यन मूल्य को ध्यान में रखते हुए विचार किया गया है जो प्राधिकरण के दिनांक 28.11.2014 के आदेश में क्रम सं.11(vi)(ड) के अनुरूप है।
- (ख). शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर, अन्य महापत्तन न्यासों में 100 टन एचएमसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए समान रूप से अपनाए गए प्रहस्तन मानदण्डों के अनुसार ली गई है जिसे प्राधिकरण ने पीपीटी पर प्रचालित 100 टन क्षमता वाली एचएमसी के लिए प्रशुल्क अनुमोदित करते समय दिनांक 28-11-2014 के आदेश संख्या टैप/30/2014/30/2014-पीपीटी में दर्शाया गया है।
- (ग). चूंकि ईंधन की लागत में वृद्धि हुई है, इसलिए ईंधन की लागत की वर्तमान दर को एचएमसी द्वारा प्रति घंटा ईंधन की खपत की तुलना में माना है।
- (घ). लाइसेंस शुल्क की गणना टीएएमपी(प्राधिकरण) के आदेश सं.टीएएमपी/12/2009-विविध, दिनांक 01.02.2018 द्वारा अनुमोदित पीपीटी के दरमानों के अनुसार दर को ध्यान में रखते हुए की गई है।

(ii). चूंकि कंटेनरों और अन्य थोक कार्गो की प्रहस्तन दर/संचालन दरें एक किस्म की नहीं हैं, इसलिए एचएमसी प्रचालकों ने कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अलग से प्रशुल्क निर्धारित करने की मांग की है।

3.2. शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क, अन्य बल्क कार्गो और कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निजी ऑपरेटर द्वारा संचालित 100 टन एचएमसी के उपयोग के लिए दर निर्धारित करने के लिए पीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत गणना निम्न प्रकार है:

रु. लाखों में

क्रम सं.	विवरण	परिकलन और प्रस्तावित प्रशुल्क			
	पूँजीगत लागत				
1	100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन(02 ग्रेव सहित) की लागत	3,953.68	एचएमसी क्रेन की लागत को, क्रेन की कमीशनिंग के दौरान ली गई एचएमसी की लागत पर विचार करते हुए लिया गया है, जिसे टीएएमपी (प्राधिकरण) का अनुमोदन प्राप्त हो गया है।		
2	प्रति वर्ष 10% की दर से एचएमसी का मूल्यहास मूल्य (पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित एचएमसी का मानक आर्थिक जीवन 10 वर्ष है।	3,558.31	इस पत्तन पर, वर्तमान में 100 टन क्षमता वाली 07 एचएमसी कार्य कर रही है। उक्त सभी 07 एचएमसी वर्ष 2015-2017 के दौरान स्थापित हो चुकी हैं। इसलिए, इस मामले में एचएमसी के मूल्यहास मूल्य के परिकलन के उद्देश्य से एचएमसी की आयु के रूप में 01 वर्ष पर पुनः विचार किया गया है।		
3	योग	3,558.31			
	मानक	शुष्क बल्क	ब्रेक बल्क	अन्य	कंटेनर
4	प्रहस्तन दर प्रति दिन (टनों में)	12500	6000	3750	202
5	कार्गो प्रहस्तन दर प्रति घंटा। (टनों में)	744 (12500/24*70%)	357 (6000/24*70%)	223 (3750/24*70%)	12 (202/24*70%)
6	टीएएमपी के अनुसार एक साल में कुल कार्य घंटे	4000	4000	4000	4000
7	विचारित एचएमसी की संख्या	1	1	1	1
8	वार्षिक क्षमता (टनों में) (यानी क्रम नंबर 5x 6)	2976192	1428572	892856	48000
9	वार्षिक क्षमता (लाखों में)	29.76	14.29	8.93	0.48
10	वार्षिक क्षमता (मिलियन टन में)	2.98	1.43	0.89	0.048
11	ईंधन लागत (यानी 70 लीटर/घंटा * 73.31 * 4000	205.27			
12	उपस्कर लागत पर 5% की दर से अनुरक्षण और मरम्मत लागत (क्रम सं.3 पर 5%)	177.92			
13	उपकरण लागत पर 1% की दर से बीमा (क्रम सं. 3 पर 1%)	35.58			
14	मूल्यहास	355.83			
15	लाइसेंस फीस रु. 20 प्रति वर्ग मी. * 500 वर्ग मी. + 10 प्रतिशत उप प्रभार + 18 प्रतिशत जीएसटी * 12 माह	1.55			
16	अन्य व्यय (उपकरण लागत की 5 प्रतिशत दर से	177.92			

	कुल प्रचालन लागत	954.06			
17	नियोजित पूँजी पर प्रत्यागम %	569.33			
18	अनुमानित अपेक्षित वार्षिक राजस्व				
(क)	कुल प्रचालन लागत	954.06			
(ख)	नियोजित पूँजी पर प्रत्यागम	569.33			
(ग)	कुल अपेक्षित राजस्व मांग	1,523.39			
19	मूल्य प्रति मीट्रिक टन	ड्राई बल्क कार्गो	ब्रेक बल्क कार्गो	अन्य कार्गो	प्रति कंटेनर लागत
(क)	कुल वार्षिक मांग (लाख में)	1,523.39	1,523.39	1,523.39	1,523.39
(ख)	क्षमता (मिलियन टन में)	2.98	1.43	0.89	0.048
20	लागत/टन				
(i)	विदेशी	51.19	106.64	170.62	3,173.74
(ii)	तटीय	30.71	63.98	102.37	1,904.24

3.3. पीपीटी ने आगे यह उल्लेख किया है कि टीएएमपी के दिशानिर्देशों के अनुसार एचएमसी की कुल प्रचालनात्मक/गैर-प्रचालनिक समयावधि की गणना करते समय पीपीटी द्वारा एचएमसी की औसत बर्थ-डे-आउटपुट की गणना के लिए एचएमसी प्रयोक्ता अथवा एचएमसी प्रचालक के लिए उत्तरदायी रुकावटों पर विचार करने के लिए कुछ अस्पष्टता पाई गई थी। एचएमसी के संचालन के दौरान सभी कारकों पर विचार करते हुए पीपीटी ने एसओआर के लिए कुछ खास नोट्स का प्रस्ताव किया है।

3.4. पीपीटी द्वारा किए गए उपर्युक्त प्रस्तुतीकरण के आधार पर, पीपीटी ने निम्नलिखित के लिए अनुमोदन मांगा है-

"निजी ऑपरेटरों द्वारा स्थापित 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए शुल्क

(i) **शुष्क बल्क कार्गो के लिए:**

क्रेन का औसत दैनिक निष्पादन(मी.टन)	अधिकतम दर प्रति टन	
	विदेशी	तटीय
12500	51.18	30.71
12501-13500	53.73	32.24
13501-14500	56.41	33.85

नोट: ऊपर दर्शाए अनुसार वृद्धि की उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर को पहले हजार टन के लिए 105% तक बढ़ाया गया था और अगले हजार टन की दर को आधार दर के 110% तक बढ़ाया गया था। 14500 टन से अधिक की दर की गणना करने के लिए भी इसी पद्धति को अपनाया जाएगा।

(ii). **ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:**

क्रेन का औसत दैनिक निष्पादन(मी.टन)	अधिकतम दर प्रति टन	
	विदेशी	तटीय
6000	106.63	63.98
6001-7000	111.55	67.17

नोट: ऊपर दर्शाए अनुसार वेतनवृद्धि की उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर को पहले हजार टन के लिए 105% तक बढ़ाया गया था। 7000 टन से अधिक के लिए दर की गणना करने के लिए भी इसी पद्धति को अपनाया जाएगा।

(ii) अन्य कार्गो के लिए:

क्रेन का औसत दैनिक निष्पादन(मी.टन)	अधिकतम दर प्रति टन	
	विदेशी	तटीय
3750	170.62	102.37
3751-4750	179.15	107.48

नोट: ऊपर दिखाए गए के रूप में वृद्धि की उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर पहले हजार टन के लिए 105% करने के लिए बढ़ाया गया था। 4750 टन से अधिक की दर की गणना करने के लिए भी इसी पद्धति को अपनाया जाएगा।

(iv). कंटेनरों के लिए:

क्रेन का औसत दैनिक निष्पादन(टीईयू)	अधिकतम दर प्रति टन	
	विदेशी	तटीय
202	3173.73	1904.24
202-222	3332.42	1999.45

नोट: ऊपर दिखाए गए के रूप में वृद्धि की उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर पहले हजारों टन के लिए 105% करने के लिए बढ़ाया गया था। 270 टीईयूस से अधिक की गणना करने के लिए भी इसी पद्धति को अपनाया जाएगा।

नोट:

(i) औसत 'बर्थडे-' निष्पादन की गणना का सूत्र निम्नानुसार है:

एचएमसी द्वारा लादे/उतारे गए भार की कुल मात्रा x 24 घंटे

एचएमसी द्वारा लिया गया कुल समय

(ii) पोर्ट उपयोगकर्ताओं से वसूली हेतु क्रेन किराया प्रभार की उचित दर, पोत की औसत बर्थ-डे आउटपुट के अनुसार कार्गो की लादी/उतारी गई पूरी मात्रा के लिए कार्गो के लदान/उतराई की शुरुआत से कार्य पूरा होने तक, चुनी जाएगी।

(iii) यदि एक एचएमसी दूसरे एचएमसी या पोत गियर/(एस) के साथ काम करता है, तो क्रेन के लिए बर्थ-डे आउटपुट को एचएमसी के लोड मीटर/ड्राफ्ट सर्वे रिपोर्ट द्वारा दर्ज मात्रा के आधार पर निश्चित किया जाएगा। यदि किसी एचएमसी द्वारा लादी/उतारी गई मात्रा के संदर्भ में कोई विसंगति उत्पन्न होती है, तो 'पोत मसौदा सर्वेक्षण रिपोर्ट' एचएमसी प्रचालक के लिए बाध्यकारी होगी।

(iv) क्रेन के एक घंटे से अधिक समय तक खराब हो जाने पोत के बर्थ को छोड़े जाने तक की स्थिति में एचएमसी द्वारा हैंडल की गई मात्रा करने से क्रेन खराब होने से लादे/उतारगए कार्गो को क्रेन कार्य घंटों से विभाजित और इसे 24 से गुणा करके निर्धारित किया जाएगा।

- (v) एच एम सी के कारण नहीं होने वाली रुकावटों के लिए एचएमसी प्रचालन के दो घंटे से अधिक समय तक रुकावट के मामले में, क्रेन को क्रेन प्रचालन कार्य में कुल समय का गणन करते समय उचित भरपाई की अनुमति दी जाएगी। 2 घंटे से कम समय के लिए एचएमसी के रुकावट को उपर्युक्त उद्देश्य के लिए नहीं गिना जाएगा। एचएमसी के कारण उत्तरदायी रुकावटों के लिए किसी भरपाई की अनुमति नहीं दी जाएगी। एचएमसी के कार्यकरण के दौरान लदान/उतराई प्रचालनों में सभी रुकावटों को पोत के स्टीवडोर द्वारा दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में प्रमाणित किया जाना अपेक्षित है।
- (vi) यदि, एचएमसी के खराब होने/गैर-निष्पादन के कारण किसी पोत का स्थानांतरण आवश्यक हो जाता है तो पोत के बर्थ से लंगर स्थान या किसी अन्य बर्थ पर स्थानांतरण का भार रूपए 1,00,000/-रु (एक लाख रूपए केवल) के अर्थदंड के अतिरिक्त क्रेन प्रचालक से वसूल किया जाएगा। इस प्रकार वसूल किए गए स्थानांतरण शुल्क पोत के एजेंट को वापस कर दिए जाएंगे जबकि अर्थदंड (जुर्माना) बंदरगाह द्वारा रखा जाएगा।
- (vii) औसत आउटपुट पर विवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।
- (viii) यदि, क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय निम्नलिखित समय-अवधि का अनुपालन नहीं किया जाता है तो पोत में क्रेन को उचित भरपाई की अनुमति दी जाएगी-
- (क) हैच परिवर्तन (नियत/आवंटित $\times 2$) + 1 के लिए 5 मिनट प्रति हैच की दर से परिवर्तन या वास्तविक समय, जो भी कम हो,।
 - (ख) एक पे लोडर/निष्कासन के लिए उपकरण के अंदर बाहर करने के लिए 20 मिनट तक और 2 पे लोडर/निष्कासकों के लिए 30 मिनट।
 - (ग) कार्गो के प्रत्येक ग्रेडर प्रति पार्सल 15 मिनट की दर से ड्राफ्ट जांच और सर्वेक्षण के लिए।
- (ix) एचएमसी उपयोगकर्ता पर आरोप्य रुकावटें-
- (क) हुक प्वाइंट पर कार्गो की अनुपलब्धता के कारण रुकावट।
 - (ख) हुक प्वाइंट से कार्गो की अपर्याप्त निकासी के कारण रुकावट।
 - (ग) संग्रहित कार्गो के कारण रुकावट, अंदर जमाव
 - (घ) समय के साथ-साथ टूटने पे-लोडर/निष्कासक के खराब होने के कारण उसके बदलाव या मरम्मत के लिए समय।
 - (ङ) पोत की के डि-ब्लास्टिंग समस्या होने के कारण रुकावट।
- (x) ऐसी रुकावट जो एचएमसी प्रयोक्ता या एचएमसी प्रचालक के नियंत्रण से बाहर नहीं है तो कथित बर्थ-डे- निष्पादन (आउटपुट) की गणना के लिए एचएमसी प्रयोग करने की अवधि, मांग अवधि से रुकावट समय कम कर दिया जाएगा।

3.6. पीपीटी ने अपने पत्र सं. ईएम/डब्ल्यूएस/टेक/04/(पीटी-1)/2018/2962 दिनांक 31 दिसंबर, 2018 द्वारा सूचित किया है कि पीपीटी के न्यासी बोर्ड ने दिनांक 17 दिसंबर, 2018 को आयोजित बैठक में पीपीटी पर बल्क कार्गो और कंटेनरों के द्वारा प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु 100 टन क्षमता वाली एचएमसी के प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, पीपीटी के दिनांक 13 नवम्बर, 2018 के प्रस्ताव की प्रति, दिनांक 17 दिसम्बर, 2018 के हमारे पत्र द्वारा उनकी टिप्पणियां आमंत्रित करते हुए पीपीटी द्वारा अग्रेषित सूची के अनुसार तथा सेवा प्रदाताओं को, हमारी मानक सूची के अनुसार संबंधित प्रयोक्ताओं अथवा संगठनों और कुछ अतिरिक्त प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों को अग्रेषित की गई थीं। कुछ प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/सेवा प्रदाताओं ने पीपीटी के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेज दी हैं। उक्त टिप्पणियां पीपीटी को फीडबैक सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। प्रसंगवश, जैसा कि बाद में उल्लेख किया गया है, प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/सेवा प्रदाताओं द्वारा की गई उक्त टिप्पणियां पीपीटी के आरंभिक प्रस्ताव पर पीपीटी प्रस्ताव के निपटान के लिए प्रासंगिक नहीं पायी गई हैं, पीपीटी ने संयुक्त सुनवाई के दौरान हुई चर्चाओं के आधार पर अपने प्रस्ताव को संशोधित किया है।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, पीपीटी को दिनांक 24 दिसम्बर, 2018 के हमारे पत्र द्वारा आरंभिक प्रस्ताव पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। संयोगवश, चूंकि पीपीटी ने संयुक्त सुनवाई के दौरान हुई चर्चाओं के आधार पर अपने प्रस्ताव को संशोधित किया है, इसलिए, जैसा कि बाद में उल्लेख किया गया है, हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण, पीपीटी प्रस्ताव के निपटारे के लिए प्रासंगिक नहीं पाए गए हैं।

6. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई पीपीटी परिसर में 23 जनवरी 2019 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में पीपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुति दी है। संयुक्त सुनवाई के दौरान पीपीटी और उपयोक्ताओं ने भी अपना-अपना पक्ष रखा है।

7.1. संयुक्त सुनवाई के दौरान, पीपीटी, सेवा प्रदाताओं और एचएमसी के प्रयोक्ताओं ने एचएमसी के शेष जीवन के लिए वर्ष 2015 में पहले से ही निर्धारित प्रशुल्क दर दौरान वार्षिक वृद्धि घटक लागू करके एचएमसी के प्रासमिक प्रशुल्क को बढ़ाने की प्रशुल्क व्यवस्था पर सर्वसम्मति से सहमति व्यक्त की है। कंटेनरों के संबंध में यह चर्चा की गई थी कि चूंकि कंटेनरों के लिए वर्ष 2015 में कोई दर निर्धारित नहीं की गई है, इसलिए, पीपीटी पद्धति का अनुसरण करते हुए एक दर का प्रस्ताव करेगा जैसा कि इसके प्रस्ताव में इंगित किया गया है और इस प्राधिकरण के अनुमोदन के बाद, कंटेनर के लिए उक्त दर वार्षिक रूप से सूचकांकित की जा सकती है।

7.2. तदनुसार, हमारे दिनांक 31 जनवरी 2019 के पत्र के तहत पीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह उपर्युक्त स्थिति की पुष्टि करे और अपना संशोधित प्रस्ताव दाखिल करे।

8.1. इस बीच, पीपीटी ने अपने दिनांक 06 फरवरी, 2019 के तहत 100 टन क्षमता वाली एचएमसी के मौजूदा प्रशुल्क की वैधता को 6 माह की अन्य अवधि के लिए अर्थात् 03 अगस्त, 2019 तक या नए प्रशुल्क को अंतिम रूप दिए जाने तक, जो भी पहले हो, इस आधार पर कि 100 टन क्षमता वाली एचएमसी के प्रशुल्क में संशोधन के लिए संशोधित प्रस्ताव तैयार करने की प्रक्रिया चल रही है लागू करने का अनुरोध किया है।

8.2. चूंकि 100 टन वाली एचएमसी के लिए मौजूदा प्रशुल्क की वैधता 03 फरवरी, 2019 को समाप्त हो चुकी है और पीपीटी द्वारा दायर किए जाने वाले संशोधित प्रस्ताव पर कार्रवाई करने के लिए अपेक्षित समय को ध्यान में रखते हुए और प्रशुल्क निर्धारित न होने के कारण शून्य से बचने के लिए इस प्राधिकरण ने दिनांक 25 फरवरी, 2019 के अपने आदेश सं.टैप/30/2014-पीपीटी के अंतर्गत 100 एचएमसी के लिए मौजूदा प्रशुल्क की वैधता को 100 टन क्षमता एचएमसी के लिए पीपीटी द्वारा दाखिल किए जाने के प्रस्ताव के तहत निर्धारित किए जाने वाले 03 फरवरी, 2019 से आगे और 03 अगस्त, 2019 तक अथवा नए प्रशुल्क के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख, जो भी पहले हो, तक बढ़ा दिया है।

8.3. दिनांक 08 अप्रैल, 2019 के अनुस्मारक के बाद, पीपीटी ने अपने दिनांक 30 अप्रैल 2019 के ई-मेल द्वारा निम्नलिखित अनुरोध किए हैं:

- (i). एचएमसी की शेष कार्य जीवन अवधि के दौरान वर्ष 2015 में पहले से ही निर्धारित एचएमसी के मानकीय प्रशुल्क पर किसी वार्षिक वृद्धि घटक को लागू करके बढ़ाने की प्रशुल्क व्यवस्था के संबंध में, 100 टन क्षमता वाली एचएमसी के उपयोग के लिए प्रस्ताव है कि टीएमपी(प्राधिकरण) द्वारा पीपीटी में निजी प्रचालकों द्वारा संस्थापित और प्रचालित की गई हार्बर मोबाइल के लिए शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क और अन्य कार्गो की प्रहस्तन के लिए समय-समय पर यथा अधिसूचित वार्षिक एस्केलेशन फैक्टर लागू करते हुए मौजूदा प्रशुल्क

को जारी रखा जाए। इसे दिनांक 23 जनवरी, 2019 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में सेवा प्रदाताओं, एचएमसी प्रयोक्ताओं और पीपीटी द्वारा सर्वसम्मति से स्वीकार कर लिया गया है।

- (ii) कंटेनर के लिए दर के निर्धारण के संबंध में उक्त प्रस्ताव को रद्द करने का प्रस्ताव है क्योंकि पारादीप पत्तन न्यास, बीओटी आपरेटोर्स यानी पीआईसीटीपीएल और पीपीटी के बीच हुए रियायत करार के अनुसार विशिष्ट अवधि के कारण पीपीटी दिनांक 2018 से 05 वर्ष की अवधि के लिए अपनी बर्थ में कंटेनरों का संचालन नहीं करेगा।
- (iii) पीपीटी के प्रस्ताव के शीर्षक 'ध्यान दें' (नोट्स) के अंतर्गत संशोधित निबंधन और शर्तों पर विचार करने का अनुरोध किया गया है। 'नोट्स' क्रम सं. (v), (viii) और (ix) में किए गए परिवर्तन, पर्याप्त प्रकृति के नहीं हैं और एचएमसी के औसत बर्थ-डे आउटपुट की गणना में किसी अस्पष्टता से बचने के लिए ही, मौजूदा खंड के केवल कुछ भाग में संशोधन किया गया है।

9. इस मामले में, परामर्श से संबंधित कार्यवाही का विवरण इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में दर्ज है। प्राप्त टिप्पणियों के अंश और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्क संबंधित पक्षों को अलग-अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

10. मामले के कार्रवाई के दौरान एकत्र जानकारी की समग्रता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उजागर होती है :

- (i). पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) में 100 टन की हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रचलित सामान्य उच्चतम सीमा शुल्क, किसी वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम रूप से नवंबर 2014 में निर्धारित किया गया था। प्रशुल्क की शुरुआती वैधता फरवरी 2018 में समाप्त हो गई है। इसके बाद एचएमसी की मौजूदा दर की वैधता को समय-समय पर बढ़ाया गया है। इस पृष्ठभूमि में पीपीटी ने पीपीटी में एचएमसी के इस्तेमाल के लिए सामान्य अधिकतम प्रशुल्क तय करने का प्रस्ताव तैयार किया है। पीपीटी के प्रारंभिक प्रस्ताव को पीपीटी के न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है।
- (ii). पीपीटी द्वारा नवंबर 2018 में प्रारंभिक प्रस्ताव दायर किया गया था। उसके बाद अपने आरंभिक प्रस्ताव में एचएमसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पीपीटी द्वारा विचारित एचएमसी की मूल्य-ह्रास सहित लागत के बारे में एचएमसी सेवा प्रदाताओं द्वारा की गई आपत्तियों को ध्यान में रखते हुए और संयुक्त सुनवाई के दौरान हुई चर्चाओं के अनुसार, एचएमसी के सेवा प्रदाताओं और प्रयोक्ताओं ने एचएमसी की शेष जीवन अवधि के दौरान वार्षिक वृद्धि घटक लागू करके वर्ष 2015 में पहले से ही निर्धारित एचएमसी के नियामक प्रशुल्क को जारी रखने की प्रशुल्क व्यवस्था पर सर्वसम्मति से सहमति व्यक्त की है। पीपीटी ने अप्रैल 2019 के प्रस्ताव की समीक्षा की है। पीपीटी का यह संशोधित प्रस्ताव पर विश्लेषण के अनुसार मान्य है।
- (iii). (क) पत्तन द्वारा प्रस्तुत प्रारंभिक प्रस्ताव प्रासमिक लागत दृष्टिकोण पर आधारित था, जिसका अनुपालन नवम्बर, 2014 में पीपीटी में एचएमसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय किया गया है। पारादीप पत्तन न्यास द्वारा दायर किए गए आरंभिक प्रस्ताव में केवल यह अंतर था कि नवम्बर 2014 के आदेश में विचारित एचएमसी की पूंजीगत लागत को आधार माना गया था और उसके बाद वर्तमान एचएमसी की औसत आयु पीपीटी पर एक वर्ष के रूप में ध्यान में रखते हुए पीपीटी द्वारा एक वर्ष की अवधि के लिए अवमूल्यन पर विचार किया गया था। एक अवमूल्यित पूंजी को आधार मानने के परिणामस्वरूप कम परिचालन लागत (पूंजीगत लागत के एक कार्यवहन के रूप में विभिन्न परिचालन लागत) और नियोजित पूंजी पर कम प्रत्यागम (पूंजी लागत का **16%** आकलन किया जाता है) प्राप्त हो रहा है। कम परिचालन लागत और नियोजित पूंजी पर कम लाभ के परिणामस्वरूप, एचएमसी द्वारा विभिन्न कार्गो की प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा कम प्रशुल्क प्राप्त और प्रस्तावित किया जा रहा है जो पीपीटी पर प्रचलित एचएमसी दरों से भी कम था। इसके अलावा, यह देखते हुए कि एचएमसी के लिए जो दर निर्धारित की जा रही है, वह पीपीटी में किसी भी वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना, एचएमसी के उपयोग के लिए एक सामान्य

सीमा शुल्क है, इससे एक असंगत स्थिति भी उत्पन्न हो सकती है, जहां नई क्रेन के साथ आपूर्तिकर्ता उच्च प्रशुल्क से वंचित और पुरानी क्रेन से आपूर्तिकर्ता को उच्चतर प्रशुल्क प्राप्त हो रहा है।

(ख) इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, पीपीटी पर एचएमसी के सेवा प्रदाताओं नामतः बोथरा शिपिंग सर्वसेज प्राइवेट लिमिटेड (बीएसएसपीएल), उड़ीसा स्टीवडोर्स लिमिटेड (ओएसएल), चेन्नै राधा इंजीनियरिंग वर्क्स (कू), एबीसी ट्रांस कैरियर्स प्रा. लिमिटेड (एबीसीटीपीएल) आदि ने पीपीटी द्वारा अपने आरंभिक प्रस्ताव में अपनाई गई कार्यप्रणाली का पुरजोर विरोध किया है। संयुक्त सुनवाई के दौरान भी, यह देखते हुए कि एचएमसी के उपयोग के लिए विभिन्न कार्गो समूहों के लिए दर, पीपीटी द्वारा अपने आरंभिक प्रस्ताव प्रस्तावित है, मौजूदा दरों से कम है, प्रयोक्ताओं और एचएमसी सेवा प्रदाताओं ने अपने आरंभिक प्रस्ताव में पीपीटी द्वारा अपनाई गई कार्यप्रणाली के बारे में अपनी असहमति व्यक्त की है।

(ग). इस स्थिति से उबरने के लिए, संयुक्त सुनवाई के दौरान उठे एक बिंदु कि क्या वर्ष 2014-15 में पहले से निर्धारित प्रशुल्क को एचएमसी की शेष जीवन अवधि के लिए वार्षिक वृद्धि के साथ जारी रखा जा सकता है। संयुक्त सुनवाई के दौरान प्रयोक्ताओं के साथ-साथ सेवा प्रदाताओं ने एचएमसी के उपयोग के लिए प्रचलित दर पर वापक इंडेक्सेशन प्रशुल्क लागू करने के दृष्टिकोण पर तुरन्त और सर्वसम्मति से सहमति व्यक्त की है। तदनुसार, संयुक्त सुनवाई के दौरान हुई चर्चाओं को ध्यान में रखते हुए पीपीटी ने अप्रैल, 2019, के संशोधित प्रस्ताव में पीपीटी में शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क और अन्य कार्गो की प्रहस्तन के लिए 100 टन क्षमता वाली एचएमसी के उपयोग के लिए लिए इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर यथा अधिसूचित वार्षिक एस्केलेशन फैक्टर लागू करते हुए मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखने का प्रस्ताव किया है।

(iv). पीपीटी में एचएमसी के उपयोग के लिए ड्राई बल्क, ब्रेक बल्क और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए वार्षिक वृद्धि घटक लागू करके मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखने के लिए संयुक्त सुनवाई के दौरान सर्वसम्मति से निर्णय लिया गया है। सेवा प्रदाता तथा उपयोक्ता, दोनों, दरों की निरंतरता बनाए रखेंगे। पत्तन भी उक्त व्यवस्था से सहमत है। इसके अतिरिक्त, जैसा कि पीपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है, उक्त दृष्टिकोण पत्तन के साथ-साथ सेवा प्रदाताओं/प्रयोक्ताओं दोनों द्वारा एक सहर्ष सहमतिपूर्ण (विन-विन) स्थिति है। उपर्युक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण इस संबंध में पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदित करने का इच्छुक है। पत्तन को सलाह दी गई है कि वह इसकी सूचना के लिए उक्त मामले को अपने न्यासी बोर्ड के समक्ष सूचनार्थ प्रस्तुत करे।

(v). पीपीटी ने सूचित किया है कि एचएमसी की मौजूदा प्रशुल्क को समय-समय पर इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित वार्षिक एस्केलेशन फैक्टर लागू करके सूचकांकित किया जाएगा। एचएमसी का मौजूदा प्रशुल्क, जो कि फरवरी, 2015 से प्रभावी हुआ है, प्रारंभ में 3 वर्ष की अवधि के लिए अर्थात् 2018 फरवरी तक वैध था। इसके बाद इस प्राधिकरण ने पीपीटी के अनुरोध पर समय-समय पर मौजूदा दरों की वैधता बढ़ा दी है। इस प्रकार, 3 अगस्त 2019 को एचएमसी के लिए वर्ष 2015 में अनुमोदित दरें लागू हैं। महापत्तन न्यासों के लिए लागू प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.8 के अनुसार एसओआर को भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 100% की सीमा तक वार्षिक रूप से सूचकांकित किया जाएगा। तदनुसार, वर्ष 2019-20 के दौरान प्रमुख पत्तन न्यासों के लिए लागू सूचकांकन कारक होने के कारण, जो अभी लागू है, वर्ष 2015 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पीपीटी में एचएमसी के उपयोग की दरें, 4.26% तक सूचकांकित की गई हैं। चूंकि केवल प्रचलित दरें ही सूचकांकित की गई हैं, इसलिए, इसलिए अतिरिक्त समय की कोई ज़रूरत नहीं है। इसलिए, अनुक्रमित दरें भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से लागू होंगी और एक वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेंगी। तत्पश्चात्, प्रत्येक वर्ष के पूरा होने पर, पिछले वर्ष के दौरान विद्यमान एचएमसी की दर, इंडेक्सेशन वर्ष के दौरान प्रमुख पत्तन न्यासों के लिए लागू इंडेक्सेशन फैक्टर द्वारा पीपीटी द्वारा स्वतः सूचकांकित की जाएगी।

- (vi). पीपीटी ने अपने आरंभिक प्रस्ताव में एचएमसी द्वारा शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क और अन्य कार्गो की प्रहस्तन के लिए दरों के अलावा एचएमसी द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरें भी शुरू की थीं। तथापि, कंटेनरों के लिए दरों के नुस्खे के संबंध में पत्तन ने बाद में, अपने प्रस्ताव को छोड़ दिया है, क्योंकि पीपीटी द्वारा बीओटी ऑपरेटर के साथ इसमें किए गए रियायत करार में निर्धारित विशिष्ट खंड के कारण यानी पीपीटी पारादीप इंटरनेशनल कार्गो टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (पीटीपीएल) द्वारा पीपीटी में कुछ वर्षों के लिए वर्ष में कंटेनरों के प्रहस्तन की परिकल्पना नहीं की गई है।
- (vii). पारादीप पत्तन न्यास ने एचएमसी की दर को नियंत्रित करने वाले मौजूदा नोटों को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। तथापि, एचएमसी के औसत बर्थ-डे आउटपुट की गणना में किसी संदिग्धता से बचने के लिए एचएमसी दरों के परिकलन को शासित करने के लिए निम्नलिखित नोट प्रस्तुत किए गए हैं:
- (क) एच एम सी के कारण नहीं होने वाली रकावटों के लिए एचएमसी प्रचालन के दो घंटे से अधिक समय तक रकावट के मामले में, क्रेन को क्रेन प्रचालन कार्य में कुल समय का गणन करते समय उचित भरपाई की अनुमति दी जाएगी। 2 घंटे से कम समय के लिए एचएमसी के रकावट को उपर्युक्त उद्देश्य के लिए नहीं गिना जाएगा। एचएमसी के कारण उत्तरदायी रकावटों के लिए किसी भरपाई की अनुमति नहीं दी जाएगी। एचएमसी के काम करने के दौरान लोडिंग / अनलोडिंग संचालन में सभी ठहराव को दैनिक पोत प्रदर्शन रिपोर्ट में पोत के स्टीवर्ड द्वारा प्रमाणित किया जाना आवश्यक है।
- (ख) यदि, क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय निम्नलिखित समय-अवधि का अनुपालन नहीं किया जाता है तो पोत में क्रेन को उचित भरपाई की अनुमति दी जाएगी-
- (i) हैच परिवर्तन (नियत/आवृत्ति $\times 2$) + 1 के लिए 5 मिनट प्रति हैच की दर से परिवर्तन या वास्तविक समय, जो भी कम हो,।
- (ii) एक पे लोडर/निष्कासन के लिए उपकरण के अंदर बाहर करने के लिए 20 मिनट तक और 2 पे लोडर/निष्कासकों के लिए 30 मिनट।
- (iii) कार्गो के प्रत्येक ग्रेड/ 15 मिनट प्रति पार्सल की दर से ड्राफ्ट जांच और सर्वेक्षण के लिए।
- (ग) एचएमसी उपयोगकर्ता पर आरोप्य रकावटें-
- (i) हुक प्वाइंट पर कार्गो की अनुपलब्धता के कारण रकावट।
- (ii) हुक प्वाइंट से कार्गो की अपर्याप्त निकासी के कारण रकावट।
- (iii) संग्रहित कार्गो के कारण रकावट, अंदर जमाव
- (iv) समय के साथ-साथ टूटने पे-लोडर/निष्कासक के खराब होने के कारण उसके बदलाव या मरम्मत के लिए समय।
- (v) पोत की के डि-ब्लास्टिंग समस्या होने के कारण रकावट।
- यद्यपि प्रयोक्ताओं/सेवा प्रदाताओं ने पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए नोटों पर सुस्पष्ट आपत्ति की है, तथापि, पीपीटी ने प्रयोक्ताओं/सेवा प्रदाताओं द्वारा उठाई गई चिंताओं का समाधान नहीं किया है। इसके अतिरिक्त, यद्यपि पीपीटी को इसके द्वारा प्रस्तावित नोटों के समर्थन में विस्तृत नोट प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था, तथापि, पीपीटी ने ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित उपर्युक्त नोट विहित नहीं किए गए हैं। पारादीप पत्तन न्यास को यह सलाह दी जाती है कि वह एचएमसी की दरों को नियंत्रित करने वाले नए

नोट्स को विहित करने के लिए एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत करे, जिससे नए नोट्स को शुरू करने के औचित्य का विस्तृत उल्लेख हो सके। तब तक विद्यमान नोट जारी रहेंगे।

11.1. परिणाम में और ऊपर दिए गए कारणों और समग्र सोच विचार के आधार पर पीपीटी की दरों के मौजूदा पैमाने में अध्याय-II में मौजूदा प्रावधान के स्थान पर, निम्नलिखित 'खंड 2.15-कार्गो संबंधी प्रभार' को प्रतिस्थापित किया गया है:

"2.15 निजी ऑपरेटरों द्वारा स्थापित 100 टन की हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार:

(i). ड्राई बल्क कार्गो के लिए

क्रेन का दैनिक औसत निष्पादन (मी. टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
12500	57.53	34.52
12501-13500	60.41	36.25
13501 – 14500	63.29	37.97

नोट: ऊपर दर्शाए अनुसार वृद्धि की उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर को पहले हजार टन के लिए 105% तक बढ़ाया गया था और अगले हजार टन की दर को आधार दर के 110% तक बढ़ाया गया था। 14500 टन से अधिक की दर की गणना करने के लिए भी इसी पद्धति को अपनाया जाए।

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

क्रेन का दैनिक औसत निष्पादन (मी. टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
6000	119.87	71.92
6001-7000	125.86	75.52

नोट: ऊपर दर्शाए अनुसार वेतनवृद्धि की उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर को पहले हजार टन के लिए 105% तक बढ़ाया गया था। 7000 टन से अधिक के लिए दर की गणना करने के लिए भी इसी पद्धति को अपनाया जाएगा।

(iii). अन्य कार्गो के लिए

क्रेन का दैनिक औसत निष्पादन (मी. टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
3750	191.79	115.07
3751-4750	201.37	120.83

नोट: ऊपर दिखाए गए के रूप में वृद्धि की उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर पहले हजार टन के लिए 105% करने के लिए बढ़ाया गया था। 4750 टन से अधिक की दर की गणना करने के लिए भी इसी पद्धति को अपनाया जाएगा।

नोट्स:

- (i) औसत 'बर्थडे-' निष्पादन की गणना का सूत्र निम्नानुसार है:
एचएमसी द्वारा लादे/उतारे गए भार की कुल मात्रा x 24 घंटे
 एचएमसी द्वारा लिया गया कुल समय
- (ii) पोर्ट उपयोगकर्ताओं से वसूली हेतु क्रेन किराया प्रभार की उचित दर, पोत की औसत बर्थ-डे आउटपुट के अनुसार कार्गो की लादी/उतारी गई पूरी मात्रा के लिए कार्गो के लदान/उतराई की शुरुआत से कार्य पूरा होने तक, चुनी जाएगी।
- (iii) यदि एक एचएमसी दूसरे एचएमसी या ईएलएल पोत गियर/(एस) के साथ काम करता है, तो क्रेन के लिए बर्थ-डे आउटपुट को एचएमसी के लोड मीटर/ड्राफ्ट सर्वे रिपोर्ट द्वारा दर्ज मात्रा के आधार पर निश्चित किया जाएगा। यदि किसी एचएमसी द्वारा लादी/उतारी गई मात्रा के संदर्भ में कोई विसंगति उत्पन्न होती है, तो 'पोत मसौदा सर्वेक्षण रिपोर्ट' एचएमसी प्रचालक के लिए बाध्यकारी होगी।
- (iv) क्रेन के एक घंटे से अधिक समय तक खराब हो जाने पोत के बर्थ को छोड़े जाने तक की स्थिति में एचएमसी द्वारा हैंडल की गई मात्रा करने से क्रेन खराब होने से लादे/उतारे गए कार्गो को क्रेन कार्य घंटों से विभाजित और इसे 24 से गुणा करके निर्धारित किया जाएगा।
- (v) एच एम सी के कारण नहीं होने वाली रुकावटों के लिए एचएमसी प्रचालन के दो घंटे से अधिक समय तक रुकावट के मामले में, क्रेन को क्रेन प्रचालन कार्य में कुल समय का गणन करते समय उचित भरपाई की अनुमति दी जाएगी। 2 घंटे से कम समय के लिए एचएमसी के रुकावट को उपर्युक्त उद्देश्य के लिए नहीं गिना जाएगा। एचएमसी के कारण उत्तरदायी रुकावटों के लिए किसी भरपाई की अनुमति नहीं दी जाएगी। एचएमसी के कार्यकरण के दौरान लदान/उतराई प्रचालनों में सभी रुकावटों को पोत के स्टीवडोर द्वारा दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में प्रमाणित किया जाना अपेक्षित है।
- (vi) यदि, एचएमसी के खराब होने/गैर-निष्पादन के कारण किसी पोत का स्थानांतरण आवश्यक हो जाता है तो पोत के बर्थ से लंगर स्थान या किसी अन्य बर्थ पर स्थानांतरण का प्रभार रुपए 1,00,000/-रु (एक लाख रुपए केवल) के अर्थदंड के अतिरिक्त क्रेन प्रचालक से वसूल किया जाएगा। इस प्रकार वसूल किए गए स्थानांतरण शुल्क पोत के एजेंट को वापस कर दिए जाएंगे जबकि अर्थदंड (जुर्माना) बंदरगाह द्वारा रखा जाएगा।
- (vii) औसत आउटपुट पर विवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।
- (viii) यह दर, आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से प्रभावी होगी और एक वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेगी। तत्पश्चात्, पीपीटी द्वारा, प्रत्येक एक वर्ष के पूरा होने पर, पहले वर्ष के दौरान विद्यमान एचएमसी की दर को प्रमुख पत्तन न्यासों के लिए सूचकांकन वर्ष के लिए लागू इंडेक्सेशन फैक्टर द्वारा एचएमसी के शेष कार्य-जीवन की अवधि समाप्त होने तक के लिए, जिसके लिए दिनांक 28 नवंबर 2014 के प्रशुल्क आदेश द्वारा प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारित किया गया था स्वतः सूचकांकित किया जाएगा।

11.2. पारित आदेश में अनुमोदित दर, भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से प्रभावी होगी और एक वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेगी। तत्पश्चात्, प्रत्येक एक वर्ष के पूरा होने पर, पिछले वर्ष के दौरान विद्यमान एचएमसी की दर को सूचीकरण के वर्ष के दौरान प्रमुख पत्तन न्यासों के लिए लागू इंडेक्सेशन फैक्टर द्वारा सूचकांकित किया जाएगा, जिसके

लिए एचएमसी के शेष कार्य-जीवन की अवधि समाप्त होने तक के लिए दिनांक **28 नवंबर, 2014** के प्रशुल्क आदेश द्वारा आरंभिक मानकीय प्रशुल्क निर्धारित किया गया था।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./123/19]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 25 June, 2019

No. TAMP/75/2018-PPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Paradip Port Trust for revision of tariff for 100 Ton capacity Harbour Mobile Crane, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/75/2018-PPT

Paradip Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM:

- (i). Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 14th day of June 2019)

This case relates to the proposal received from Paradip Port Trust (PPT) for revision of tariff for 100 Ton capacity Harbour Mobile Crane (HMC).

2.1. Based on a proposal filed by the PPT, this Authority vide its Order no. TAMP/30/2014-PPT dated 28 November 2014 had fixed normative ceiling tariff for the use of HMC at the PPT, for common application, without reference to any particular service provider. This Order was notified in the Gazette of India on 5 January 2015 and had come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order i.e. 4 February 2015 and was valid for a period of three years i.e. upto 3 February 2018.

2.2. Thereafter, based on the request made by PPT and to avoid a vacuum in the scale of rates, this Authority has extended the validity of the tariff for 100 Ton capacity HMC on two occasions i.e. vide Order dated 19 March 2018 and Order dated 3 October 2018. Vide Order dated 19 March 2018, the validity was extended upto 3 August 2018 and vide Order dated 3 October 2018, the validity was extended upto 3 February 2019. While extending the validity, the PPT was also advised to file a revised proposal for revision of tariff for 100 Ton capacity HMC.

3.1. In this backdrop, the PPT has filed its proposal for revision of tariff for 100 Ton capacity HMC operated by private operators at PPT vide its letter No. EM/WS/TECH/04/(PT-I)/2018/2645 dated 13 November 2018. The submissions made by the PPT in its proposal dated 13 November 2018 are as follows:

- (i) While preparing the cost statement, the following issues have been considered:
 - (a) The Capital cost of the HMC is considered taking into account the depreciation value @ 10% for 01 year on the cost of 01 no. of HMC (with 02 no of grabs) which is in accordance to SI. No 11 (vi), (e) of the TAMP Order dated. 28.11.2014.
 - (b) The handling rate for dry bulk cargo, break bulk cargo and other cargo has been taken as per the handling norms uniformly adopted in fixation of tariff for a 100 Ton HMC in other Major Port Trusts. The same has been indicated by TAMP in the Order no. TAMP/30/2014-PPT dated 28.11.2014 while approving the tariff for 100 Ton capacity HMC operating at PPT.

- (c) Since the fuel cost has increased, the current rate of fuel cost has been considered vis-à-vis the consumption of fuel per hour by HMC.
- (d) The license fee is calculated taking into account the rate as per the Scale of Rate of PPT approved by TAMP vide letter no. TAMP/12/2009- Misc, dated 01.08.2018.
- (ii) Since the handling rate/ operation of Containers and other bulk cargos are not identical, the HMC operators have made a demand to fix separate tariff for handling Containers.

3.2. The Cost calculation furnished by PPT for fixation of rate for use of 100 Ton HMC installed and operated by Private operator for handling dry bulk, break bulk, other bulk cargo and Containers, is as follows:

₹. in lakhs

Sl. No.	Particulars	Calculation and Proposed tariff			
	Capital Cost				
1	Cost of 100 Ton Harbour mobile crane with 02 no. of grabs	3,953.68	Cost of HMC has been taken considering the cost of HMC taken during Commissioning of the Crane which has got the approval of TAMP		
2	Depreciation value of HMC @ 10% per year (Economic life norm of HMC fixed by MOS is 10 years)	3,558.31	At present 07 nos. 100 Ton capacity of HMC's working at this port. All the said 07 nos. of HMC's are Commissioning during 2015-2017. Hence, in this case for calculation purpose of depreciation value of HMC 01 year has been reconsidered as age of the HMC.		
3	TOTAL	3,558.31			
	Norms	Dry Bulk	Break Bulk	Others	Containers
4	Handling rate per day (in Tons)	12500	6000	3750	202
5	Cargo Handling rate per hrs. (in Tons)	744 (12500/24*70%)	357 (6000/24*70%)	223 (3750/24*70%)	12 (202/24*70%)
6	Total working hrs. in a year as per TAMP	4000	4000	4000	4000
7	No. of HMC considered	1	1	1	1
8	Annual Capacity (in Tons) (i.e. SI No. 5x 6)	2976192	1428572	892856	48000
9	Annual Capacity (in Lakhs)	29.76	14.29	8.93	0.48
10	Annual Capacity (in million Tons)	2.98	1.43	0.89	0.048
11	Fuel Cost (i.e. 70 litres/hrs. *73.31*4000)	205.27			
12	Maintenance & Repair cost @ 5% on equipment cost (5% on SI. No. 3)	177.92			
13	Insurance @ 1% on equipment cost (i.e. 1% on SI. No. 3)	35.58			
14	Depreciation (10% of equipment cost (i.e. 1% on SI. No.3)	355.83			
15	License fee (₹. 20/sqmtr. / month *500 Sq.mtr. + 10% surcharge + 18% GST * 12 months)	1.55			
16	Other expenses @ 5% of equipment cost	177.92			
	Total Operating Cost	954.06			
17	Return on Capital employed @ 16% of SI. No.3	569.33			
18	Estimated Annual Revenue Requirement				
(a)	Total Operating Cost	954.06			

(b)	Return on Capital Employed	569.33			
(c)	Total Revenue Requirement	1,523.39			
19	Cost per MT	Dry Bulk Cargo	Break Bulk Cargo	Other cargo	Cost per Container
(a)	Total Annual Requirement (in lakhs)	1,523.39	1,523.39	1,523.39	1,523.39
(b)	Capacity (in Million Ton)	2.98	1.43	0.89	0.048
20	Cost / Ton				
(i)	Foreign	51.19	106.64	170.62	3,173.74
(ii)	Coastal	30.71	63.98	102.37	1,904.24

3.3. The PPT has further stated that while calculating the total operational / non-operational time period of the HMC as per TAMP guidelines, certain ambiguities were observed by PPT towards consideration of the stoppages attributable to the HMC user or the HMC operator for calculation of average berth day output of the HMC. Considering all the factors during the operation of the HMC, the PPT has proposed certain notes to the SOR.

3.4. Based on the above submission made by PPT, the PPT sought approval for the following:

“Charges for use of 100 Ton Harbour Mobile Crane installed by Private Operators

(i). For dry bulk cargo:

Average daily crane performance (MT)	Ceiling rate per tone	
	Foreign	Coastal
12500	51.18	30.71
12501-13500	53.73	32.24
13501-14500	56.41	33.85

Note: To calculate the increment ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tons and for the 2nd thousand tons the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 14500 tones.

(ii) For break bulk cargo:

Average daily crane performance (MT)	Ceiling rate per tone	
	Foreign	Coastal
6000	106.63	63.98
6001-7000	111.55	67.17

Note: To calculate the increment ceiling rates as shown above, the base was enhanced to 105% for first thousand tons. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tons.

(iii). For other cargo:

Average daily crane performance (MT)	Ceiling rate per tone	
	Foreign	Coastal
3750	170.62	102.37
3751-4750	179.15	107.48

Note: To calculate the increment ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousands tons. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tons.

(iv). For container:

Average daily crane performance (TUEs)	Ceiling rate per tone	
	Foreign	Coastal
202	3173.73	1904.24
202-222	3332.42	1999.45

Note: To calculate the increment ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousands tons. The same methodology shall also be adopted to calculate the beyond 270 TEUs.

Notes:

- (i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:-

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by HMC}}{\text{Total time taken by HMC}} \times 24 \text{ hrs.}$$
- (ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading/ discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from Port users for the full quantity of cargo loaded/ discharged.
- (iii). If one HMC works with another HMC or vessel gear/(s), the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter/ draft survey report. If any discrepancy arises in terms of quantity loaded/ unloaded by a HMC, then vessel draft survey report will be binding on the HMC operator.
- (iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded/ discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading/ unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.
- (vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage or any other berth will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of ₹ 1,00,000/- (Rupees one lakh) only . The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the Port.
- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the Port Trust will be final and binding.
- (viii). Appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel if the following duration is not maintained
 - (a). Hatch change (Assigned/ allotted holds x 2) + 1 @ 5 minutes per hatch change or actual time consumed, whichever is less.
 - (b). Equipment in and out upto 20 minutes per hatch for one Pay loader/ excavator and upto 30 minutes for 2 nos. of pay loader/ excavator.
 - (c). Draft check and survey @ 15 minutes per parcel per each grade of cargo.
- (ix). Stoppages attributable to HMC user –
 - (a). Stoppages due to non-availability of cargo at hook point.
 - (b). Stoppages due to insufficient evacuation of cargo from hook point.
 - (c). Stoppages due to cargo collection, accumulation inside hold
 - (d). Time consumed due to replacement or repair of breakdown pay-loader/ excavator inside the hold.
 - (e). Stoppages due to deballasting problem of the vessel.
- (x). Stoppages which are not beyond the control of HMC user or HMC operator, then said stoppages will be deducted from the HMC engagement period (requisition period) for calculation of berth day output.”

3.6. The PPT vide its letter no. EM/WS/TECH/04/(PT-I)/2018/2962 dated 31 December 2018 has conveyed that the Board of Trustees of PPT in the meeting dated 17 December 2018 has approved the proposal for fixation of tariff for handling bulk cargo and containers by 100 ton capacity HMCs operating at PPT.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the PPT proposal dated 13 November 2018 was forwarded to the concerned users or organizations as per the list forwarded by PPT and some additional users / user organisations and service providers, as per our standard list, vide our letter dated 17 December 2018, seeking their comments. Some of the users / user organizations/ service providers have furnished their comments on the proposal of PPT. The said comments were forwarded to the PPT as feedback information. Incidentally, since the PPT has revised its proposal, based on the discussions that took place during the joint hearing, as brought out subsequently, the said comments made by the users/ user organisations/ service providers on the initial proposal of PPT are not found relevant to be brought out for disposal of the PPT proposal.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the PPT was requested vide our letter dated 24 December 2018 to furnish additional information/ clarifications on the initial proposal. Incidentally, since the PPT has revised its proposal, based on the discussions that took place during the joint hearing, as brought out subsequently, the information/ clarification sought by us are not found relevant to be brought out for disposal of the PPT proposal.

6. A joint hearing in the case in reference was held on 23 January 2019 at the PPT premises. At the joint hearing, the PPT has made a brief power point presentation of its proposal. During the joint hearing, the PPT and the users have made their submissions.

7.1. During the joint hearing, the PPT, the service providers and the users of HMC have unanimously agreed to the tariff arrangement of extending the normative tariff of HMC already fixed in the year 2015 by applying an annual escalation factor during the remaining life period of the HMC. With regard to the containers, it was discussed that since no rates have been fixed for the containers in the year 2015, the PPT will propose a rate by following the methodology, as indicated in its proposal to this Authority and that after approval of this Authority, the said rate for container can be indexed annually.

7.2. Accordingly, the PPT was requested vide our letter dated 31 January 2019 to confirm the above position and file its revised proposal.

8.1. In the meanwhile, PPT vide its dated 06 February 2019 made a request to extend the validity of the existing tariff of 100 tonne capacity HMC for another period of 6 months i.e. upto 03 August 2019 or till the finalization of the new tariff, whichever is earlier on the grounds that preparation of revised proposal for revision of tariff of 100 tonne capacity HMC is under process.

8.2. Since the validity of the existing tariff for 100 HMC has already expired on 3 February 2019 and considering the time required for processing the revised proposal (to be) filed by the PPT and in order to avoid a vacuum in the tariff, this Authority vide its Order no. TAMP/30/2014-PPT dated 25 February 2019 has extended the validity of the existing tariff for 100 HMC beyond 3 February 2019 and upto 03 August 2019 or till the effective date of implementation of new tariff to be fixed for 100 tonne capacity HMC based on the revised proposal to be filed by PPT, whichever is earlier.

8.3. After a reminder dated 8 April 2019, the PPT vide its email dated 30 April 2019 has made the following submissions:

- (i). With regard to tariff arrangement of extending the normative tariff of HMC already fixed in the year 2015 by applying any annual escalation factor during the remaining life period of the HMC, it is proposed to continue with the existing Tariff for use of 100 ton capacity Harbour Mobile Crane installed and operated by private operators at PPT for handling dry bulk, break bulk and other cargo by applying the annual escalation factor as notified by TAMP from time to time. This has been unanimously accepted by the service providers, HMC users and PPT in the joint hearing held on 23 January 2019.
- (ii). With regard to the fixation of rate for container, it is proposed to “drop” the said proposal since PPT will not handle containers in its berth for a period of 5 years w.e.f. June 2018 due to the exclusivity period as per the Concession agreement entered with the BOT operator i.e. PICTPL and PPT.
- (iii). It is requested to consider the revised terms and conditions under the heading “Notes” of the PPT proposal. The changes made to note at Sl. No. (v), (viii) and (ix) are not substantial in nature and only part of the existing clause is modified to avoid any ambiguity in calculation of average berth day output of the HMC.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The prevailing common ceiling tariff for the use of 100 tonne Harbour Mobile Crane (HMC) at Paradip Port Trust (PPT) without reference to any individual service provider, was last fixed by this Authority in November 2014 by following normative approach. The initial validity of the tariff has expired in February 2018. Thereafter, the validity of the existing rate of HMC has been extended from time to time. In this backdrop, the PPT has come up with a proposal for fixing common ceiling tariff for the use of HMC at PPT. The initial proposal of PPT has the approval of the Board of Trustees of PPT.
- (ii). The initial proposal was filed by PPT in November 2018. Thereafter, in view of the objections made by the HMC service providers on the depreciated cost of the HMC considered by PPT for fixing the tariff for the HMC in its initial proposal, and as per the discussions that took place during the joint hearing, where the service providers and the users of HMC have unanimously agreed to the tariff arrangement of continuing the normative tariff of HMC already fixed in the year 2015 by applying an annual escalation factor during the remaining life period of the HMC, the PPT has reviewed its proposal in April 2019. This revised proposal of PPT is considered in the analysis.
- (iii).
 - (a). The initial proposal filed by the port was based on the normative cost approach, which has been followed while fixing the tariff for the HMC at PPT in November 2014. The only difference in the initial proposal filed by PPT was that the capital cost of HMC as considered in November 2014 Order was considered as base and thereafter depreciation for a period of one year was considered by PPT, keeping in view the average age of the existing HMCs at PPT as one year. Considering a depreciated capital base resulted in lower operating costs (different operating costs are derived as a function of the capital cost) and lower return on capital employed (return on capital employed is estimated at 16% of the capital cost). The lower operating cost and lower return on capital employed, in turn has led to a lower tariff being derived and proposed by the port for handling of various cargo by HMC, which were even less than the prevailing HMC rates at PPT. Further, considering that the rate for the HMC, which is being fixed is a common ceiling tariff for the use of HMC at PPT, without reference to any individual service provider, it could also led to an anomalous situation, where the supplier with new crane is being deprived of a higher tariff and a supplier with an old crane is getting a higher tariff.
 - (b). In view of this position, the service providers of HMC at PPT viz., Bothra Shipping Services Pvt. Ltd (BSSPL), Orissa Stevedores Limited (OSL), Chennai Radha Engineering Works (CREW), ABC Transcarriers Pvt Ltd (ABCTPL) etc., have vehemently opposed the methodology adopted by the PPT in its initial proposal. Even during the joint hearing, the users as well as the HMC service providers have expressed their disagreement to the methodology adopted by the PPT in its initial proposal, given that the rate for the use of HMC for the various cargo groups, as proposed by PPT in its initial proposal, are lower than the existing rates.
 - (c). To overcome this situation, a point emerged during the joint hearing, whether tariff already fixed in the year 2014/ 2015 can be continued with annual escalation for the remaining life period of the HMC. The users as well as the service providers, during the joint hearing have instantly and unanimously agreed to the approach of applying an annual indexation tariff on the prevailing rate for the use of HMC. Accordingly, keeping in view the discussions that took place during the joint hearing, the PPT in its revised proposal of April 2019 has proposed to continue with the existing tariff for use of 100 tonne capacity HMC installed and operated by private operators at PPT for handling dry bulk, break bulk and other cargo by applying the annual escalation factor as notified by this Authority from time to time.
- (iv). An unanimous decision has emerged during the joint hearing to continue with the existing tariff for use of the HMC at PPT for handling dry bulk, break bulk and other cargo by applying the annual escalation factor. The service providers as well as the users will have a continuity in the rates. The port is also in agreement to the said arrangement. Further, as pointed out by the PPT, the said approach is a win-win situation for the port as well as the service providers/ users. In view of the above position, this Authority is inclined to approve the proposal of the port in this regard. The Port is also advised to place the said matter before its Board of Trustees for its information.
- (v). The PPT has indicated that the existing tariff of HMC will be indexed by applying the annual escalation factor as notified by this Authority from time to time. The existing tariff of HMC, which has come into effect from February 2015, was initially valid for a period of 3 years i.e. till February 2018. Thereafter, at the request of the PPT, this Authority has extended the validity of the existing rates from time to time. Thus, as of 3 August 2019, the HMC rate as approved in the year 2015 is in force. As per Clause 2.8. of the Tariff Policy, 2018, as applicable for the Major Port Trusts, the SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced

by the Government of India. Accordingly, the rate for the use of HMC at PPT as approved by this Authority in the year 2015 and which is in force now, is indexed by 4.26%, being the indexation factor as applicable for the Major Port Trusts during the year 2019-20. Since only the prevailing rates are being indexed, there is no need for any lead time. Therefore, the indexed rates shall come into effect from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain valid for a period of one year. Thereafter, on completion of each anniversary thereafter, the rate of the HMC as prevailing during the immediate previous year shall be automatically indexed by the PPT by the indexation factor as applicable for the Major Port Trusts during the year of indexation.

- (vi). The PPT in its initial proposal had, in addition to the rates for handling of dry bulk, break bulk and other cargo by HMC, also introduced rates to handle containers by HMC. However, subsequently, the port has dropped its proposal with regard to prescription of rates for containers, since it does not envisage handling containers in its berth for few years, due to the exclusivity clause prescribed in the Concession agreement entered by PPT with the BOT operator at PPT i.e. Paradip International Cargo Terminal Private Limited (PICTPL).
- (vii). The PPT has proposed to continue with the existing notes governing levy of the rate of HMC. However, it has introduced the following notes to govern the levy of HMC rates, to avoid any ambiguity in calculation of average berth day output of the HMC:
 - (a). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading/ unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.
 - (b). Appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel if the following duration is not maintained –
 - (i). Hatch change (Assigned/ allotted holds x 2) + 1 @ 5 minutes per hatch change or actual time consumed, whichever is less.
 - (ii). Equipment in and out upto 20 minutes per hatch for one Pay loader/ excavator and upto 30 minutes for 2 nos. of pay loader/ excavator.
 - (iii). Draft check and survey @ 15 minutes per parcel per each grade of cargo.
 - (c). Stoppages attributable to HMC user –
 - (i). Stoppages due to non-availability of cargo at hook point.
 - (ii). Stoppages due to insufficient evacuation of cargo from hook point.
 - (iii). Stoppages due to cargo collection, accumulation inside hold
 - (iv). Time consumed due to replacement or repair of breakdown pay-loader/ excavator inside the hold.
 - (v). Stoppages due to deballasting problem of the vessel.

Though the users/ service providers have made pointed objection to the notes introduced by the port, the PPT has not addressed the concerns raised by the users/ service providers. Further, even though the PPT was requested to furnish detailed note in support of the notes proposed by it, the PPT has not furnished the details. In view of this position, the above notes as proposed by the port are not prescribed. The PPT is advised to come up with a separate proposal to prescribe new notes governing levy of rates of HMC, giving detailed justification for the introduction of new notes. Till then, the existing notes would continue.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, the following Section 2.15 replace existing provision in the existing Scale of Rates of PPT in Chapter – II, Cargo related charges:

“2.15. Charges for use of 100 Tonne Harbour Mobile Crane installed by the private operators:

(i). For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
12500	57.53	34.52
12501-13500	60.41	36.25
13501 – 14500	63.29	37.97

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 14500 tonnes.

(ii). For Break Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
6000	119.87	71.92
6001-7000	125.86	75.52

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes.

(iii). For Other cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
3750	191.79	115.07
3751-4750	201.37	120.83

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tonnes.

Notes:

(i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:-

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by HMC} \times 24 \text{ hrs.}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}}$$

(ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from Port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.

(iii). If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.

(iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded/ discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.

(v). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.

(vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane

operator in addition to a penalty of ` 1,00,000/- (Rupees one lakh) only. The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the Port.

- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the Port Trust will be final and binding.”
- (viii). The rate shall come into effect from the date of notification of the Order and shall remain valid for a period of one year, Thereafter, on completion of each anniversary thereafter, the rate of HMC as prevailing during the immediate previous year shall be automatically indexed by the PPT by the indexation factor as applicable for Major Port Trusts during the year of indexation till expiry of the remaining life of HMC, for which normative tariff was fixed in the Order dated 28 November 2014.

11.2. The rate approved shall come into effect from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain valid for a period of one year. Thereafter, on completion of each anniversary thereafter, the rate of the HMC as prevailing during the immediate previous year shall be indexed by the indexation factor as applicable for the Major Port Trusts during the year of indexation till the expiry of the remaining life of the HMC for which initial normative tariff was fixed vide Tariff Order dated 28 November 2014.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./123/19]